# Gesetz-Sammlung
für die
# Königlichen Preußischen Staaten.

## Nr. 34.




(Nr. 9242.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen-Meiningen wegen Anlage einer Eisenbahn von Themar nach Schleusingen durch die Werra-Eisenbahngesellschaft. Vom 3. Mai 1887.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog zu Sachsen-Meiningen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu vermehren, haben behufs einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Ihren Geheimen Ober-Regierungsrath Eberhard D'Avis,

Seine Hoheit der Herzog zu Sachsen-Meiningen:

Ihren Geheimen Staatsrath Dr. jur. Friedrich Heim,

welche unter Vorbehalt der Ratifikation folgenden Vertrag abgeschlossen haben:

### Artikel I.

Die Königlich Preußische und die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Themar nach Schleusingen zuzulassen und zu fördern. Beide Regierungen werden unter den bei ihnen üblichen Bedingungen die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in ihrem Gebiete belegene Strecke an die Werra-Eisenbahngesellschaft ertheilen.

### Artikel II.

Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (publizirt im Central-



Ausgegeben zu Berlin den 15. September 1887.

blatt für das Deutsche Reich Nr. 24 vom 14. Juni 1878) und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen (vergl. §. 55 daselbst) maßgebend.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens innerhalb zweier Jahre, von dem Tage an gerechnet, an welchem die Eisenbahngesellschaft in den Besitz der beiderseitigen Konzessionen gelangt sein wird, bewirkt werden.

Sollte sich die Vollendung des Baues über diese Frist hinaus durch Verhältnisse verzögern, für welche die Eisenbahngesellschaft nach dem in dieser Hinsicht entscheidenden Ermessen der beiderseitigen Eisenbahnaufsichtsbehörden ein Verschulden nicht trifft, so wird der Gesellschaft durch die bezeichneten Behörden eine entsprechende Fristverlängerung gewährt werden.

## Artikel III.

Die Genehmigung und Feststellung des Bauprojekts innerhalb jedes Staatsgebiets bleibt der betreffenden Regierung überlassen. Der Punkt, wo die Bahn die beiderseitigen Landesgrenzen überschreiten wird, soll nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende beiderseitige technische Kommissarien näher bestimmt werden.

## Artikel IV.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahn soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen, auch der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

## Artikel V.

Für den Fall, daß der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke durch gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, wird jede der kontrahirenden Regierungen für ihr Gebiet der Eisenbahngesellschaft das Expropriationsrecht verleihen.

## Artikel VI.

Die von einer der kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

## Artikel VII.

Die Bahn von Themar nach Schleusingen bildet einen integrirenden Theil des Gesammtunternehmens der Werra-Eisenbahngesellschaft, welche mit ihrem ge-

sammten Vermögen für den konzessionsmäßigen Bau und Betrieb der Bahnstrecke Themar—Schleusingen gegenüber beiden Regierungen verhaftet ist.

Die Königlich Preußische Regierung ist damit einverstanden, daß das gesetzliche, vertragsmäßige und statutarische Aufsichtsrecht, welches die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung, sei es allein, sei es in Gemeinschaft mit der Großherzoglich Sächsischen und der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Staatsregierung über die Werra-Eisenbahngesellschaft und über ihr Unternehmen auszuüben hat, in Beziehung auf alle Maßnahmen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Verwaltung und den Betrieb ihres Unternehmens im Allgemeinen betreffen — z. B. die Abänderung der Gesellschafts-Statuten, die Erweiterung des Unternehmens auf nichtpreußischem Staatsgebiete, die Emission von Prioritäts-Obligationen unter Mithaftbarkeit der Bahnstrecke Themar—Schleusingen und die Konvertirung derselben, sowie die Dotirung des Reserve- und eines etwaigen Erneuerungsfonds, den Erlaß von Ausführungsbestimmungen zu dem für die Eisenbahnen Deutschlands seitens des Reichs erlassenen Betriebsreglement und zu der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, ferner die Genehmigung beziehungsweise Festsetzung der Fahrpläne und der Transportpreise —, sich auch auf den im Königlich Preußischen Staatsgebiete belegenen Theil der Zweigbahn unter Ausschluß einer Einwirkung der Königlich Preußischen Regierung erstreckt.

Ohne Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung sollen jedoch täglich nicht weniger als drei reguläre, gemischte Züge mit Personenwagen zweiter und dritter Klasse in jeder Richtung der Bahn befördert werden und die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr und für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen und von lebenden Thieren auf der Zweigbahn diejenigen auf der Werrabahn, die Tarifsätze für den Güterverkehr aber diejenigen nicht übersteigen, welche dermalen auf der Bahn Wernshausen—Schmalkalden gelten.

Im Uebrigen übt jede der kontrahirenden Regierungen für ihr Gebiet in Beziehung auf die Zweigbahn das staatliche Hoheits- und Aufsichtsrecht aus. In allen Fällen, wo eine einheitliche Ausübung dieses Aufsichtsrechts im Interesse des Eisenbahnverkehrs liegt, werden die kontrahirenden Regierungen eine Verständigung unter sich herbeiführen.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Eisenbahngesellschaft, sowie die Handhabung der ihr über die in Preußen belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahngesellschaft in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Königlich Preußischen Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Eisenbahngesellschaft hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preußischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Die gegen die Eisenbahngesellschaft rechtskräftig ergehenden Entscheidungen der Königlich Preußischen Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte sollen ohne Weiteres gegen dieselbe ebenso vollstreckbar sein, als wenn sie in Preußen ein Domizil hätte.

Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung verpflichtet sich, Verfügungen der Königlich Preußischen Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte auf deren Ersuchen ohne Weiteres der Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft zustellen zu lassen.

## Artikel VIII.

Von dem Betriebe der Zweigbahn wird die Königlich Preußische Regierung nach dem Preußischen Gesetze vom 16. März 1867 und die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung nach dem Meiningenschen Gesetze vom 30. April 1873 eine Abgabe erheben. Bei der Berechnung der Abgabe wird als Anlagekapital beziehungsweise als Reinertrag von jeder Regierung der aus dem Verhältnisse der Länge der auf ihrem Gebiete belegenen Strecke der Bahn Themar—Schleusingen zu der gesammten Länge dieser Bahn sich ergebende Theil des Anlagekapitals beziehungsweise des jährlichen Reinertrages derselben angenommen.

Die Erhebung erfolgt alljährlich postnumerando und zwar zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. Januar beginnende Rechnungsjahr. Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung wird der Königlich Preußischen Regierung die Berechnung des Reinertrages der Bahn alljährlich und zwar spätestens fünf Monate nach Ablauf des betreffenden Jahres mittheilen und die Abführung der Abgabe an die von der Königlich Preußischen Regierung zu bezeichnende Kasse anordnen.

Eine andere staatliche Abgabe wird von dem Betriebe oder von dem Ertrage der Bahn, abgesehen von etwaigen Grund- und Gebäudesteuern, nicht erhoben.

## Artikel IX.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden nach Maßgabe der in Artikel II bezeichneten Bahnordnung gehandhabt. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

## Artikel X.

Die Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen an der Zweigbahn mit Militäranwärtern, insoweit dieselben das vierzigste Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Preußischen Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung und insbesondere bezüglich der Ermittelung der Militäranwärter bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

Bei Besetzung dieser unteren Beamtenstellen hat die Eisenbahngesellschaft bei sonst gleicher Qualifikation innerhalb des Gebietes eines jeden der kontrahirenden Staaten auf die Bewerbungen der Unterthanen desselben besondere Rücksicht zu nehmen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes nicht aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

## Artikel XI.

Der Telegraphen- und Militärverwaltung gegenüber ist die Eisenbahngesellschaft den bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reich ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterworfen.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen der Bahn im Königlich Preußischen oder Herzoglich Meiningenschen Gebiete, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Eisenbahngesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder vom Preußischen oder vom Meiningenschen Staate, noch vom Reiche beanspruchen können.

## Artikel XII.

Gegenüber der Postverwaltung ist die Eisenbahngesellschaft den Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. für 1875 S. 318) und den dazu ergangenen oder künftig ergehenden Vollzugsbestimmungen und deren Abänderungen mit den Erleichterungen unterworfen, welche nach den vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 380) für Bahnen untergeordneter Bedeutung gewährt sind.

## Artikel XIII.

Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die Bahn mittelst Zweigbahnen, als die Mitbenutzung der Bahn ganz oder theilweise gegen zu vereinbarende eventuell von den kontrahirenden Regierungen festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

## Artikel XIV.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische oder die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung das Eigenthum des in dem betreffenden Staatsgebiete liegenden Theils der Bahn von Themar nach Schleusingen erwerben sollte, werden die kontrahirenden Regierungen sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes auf der genannten Bahn erforderlichen Maßregeln verständigen.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die

aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XV.

Dieser Vertrag soll in zwei Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 3. Mai 1887.

Eberh. D'Avis. (L. S.) Friedrich Heim. (L. S.)

---

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

---

(Nr. 9243.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Württemberg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Tuttlingen nach Sigmaringen (Inzigkofen). Vom 15. Juni 1887.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Württemberg haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Tuttlingen und Sigmaringen (Inzigkofen) zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Gustav Schmidt,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke,

Seine Majestät der König von Württemberg:

Allerhöchstihren Staatsrath Carl von Schmid,

welche, vorbehaltlich der Allerhöchsten Ratifikation, folgenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet der Königlich Württembergischen Regierung innerhalb ihres Gebietes den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Tuttlingen in der Richtung auf Sigmaringen zum Anschluß an die Bahn von Tübingen nach Sigmaringen in der Nähe von Inzigkofen.

### Artikel 2.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahn soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Auch im Uebrigen soll die Bahn und deren Betriebsmittel dergestalt eingerichtet werden, daß letztere von und nach den Nachbarbahnen ungestört übergehen können.

Sowohl die Feststellung der Bauprojekte, als auch die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge soll der Königlich Württembergischen Regierung zustehen, welche indeß bezüglich der Trace der Bahn und der Anlegung von Stationen (Anhalte- und Aufenthaltsstellen) sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr in dem Preußischen Staatsgebiete an allen denjenigen Punkten, an denen ein entsprechendes Verkehrsbedürfniß vorhanden ist oder künftig sich herausstellen wird, etwaige besondere Wünsche der Königlich Preußischen Regierung thunlichst berücksichtigen wird.

Die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauprojekte, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Bahnhofsanlagen bleibt für das Preußische Gebiet der Königlich Preußischen Regierung vorbehalten.

### Artikel 3.

Die Königlich Preußische Regierung wird zur planmäßigen Ausführung der von der Königlich Württembergischen Regierung im Königlich Preußischen Gebiete zu bauenden Eisenbahn nebst den dazu gehörigen Anlagen das Enteignungsrecht verleihen.

### Artikel 4.

Die Königlich Württembergische Regierung wird bei den im Preußischen Gebiete zu bauenden Bahnstrecken alle Anlagen einrichten und unterhalten, welche an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluthanlagen u. s. w. zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig sind. Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung des Bahnbetriebes durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so wird die Königlich Württembergische Regierung dieselben zwar einrichten und unterhalten, jedoch nur auf Kosten der Interessenten.

### Artikel 5.

Die Landeshoheit bleibt hinsichtlich der von der Königlich Württembergischen Regierung zu bauenden und zu betreibenden Bahnstrecken im Preußischen Gebiete der Königlich Preußischen Regierung ausschließlich vorbehalten. Alle innerhalb des Königlich Preußischen Gebietes vorkommenden, die Bahnanlagen oder den Transport auf denselben betreffenden Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen

sollen daher den Königlich Preußischen Behörden zur Ermöglichung einer Untersuchung und Bestrafung angezeigt werden.

Die an den Bahnstrecken im Königlich Preußischen Gebiet zu errichtenden Hoheitszeichen sollen nur diejenigen des Preußischen Staates sein.

Wird die Verhaftung eines auf der Bahn innerhalb des Königlich Preußischen Gebietes angestellten Königlich Württembergischen Eisenbahnbediensteten wegen Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen von Königlich Preußischen Behörden verfügt, so wird hierbei von denselben auf die Erfordernisse des Eisenbahndienstes gehörige Rücksicht genommen und, soweit es nach den Umständen irgend thunlich ist, die nächst vorgesetzte Eisenbahnbehörde so zeitig von der Verhaftung in Kenntniß gesetzt werden, daß der etwa nöthige Stellvertreter noch rechtzeitig in den Dienst eingewiesen werden kann.

Gesetzliche Bestimmungen, welche, vom Tage des Abschlusses dieses Vertrages an gerechnet, in Bezug auf Eisenbahnunternehmungen von der Königlich Preußischen Regierung erlassen werden, sollen für die in Rede stehende Eisenbahn, so lange sie im Eigenthum und im Betriebe der Königlich Württembergischen Regierung sich befindet, ohne vorherige Verständigung keine Anwendung finden.

## Artikel 6.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden nach Maßgabe des Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 und seinen etwaigen weiteren Aenderungen und Ergänzungen gehandhabt. Die in dem Königlich Preußischen Staatsgebiete stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Vorschlag der Bahnverwaltung bei den zuständigen Königlich Preußischen Behörden zu verpflichten.

## Artikel 7.

Die Königlich Württembergische Regierung verpflichtet sich, die auf Grund dieses Vertrages von ihr in Königlich Preußischem Gebiet ausgebaute Bahn mit gleicher Sorgfalt fortwährend zu unterhalten und zu betreiben, wie ihre Staatsbahnen auf Königlich Württembergischem Gebiet.

## Artikel 8.

In Betreff der Staats- und Gemeindeabgaben und Lasten wird die Königlich Preußische Regierung die Befreiungen, welche sie der am meisten begünstigten Regierung für ihre Eisenbahnen im Königlich Preußischen Gebiete eingeräumt hat oder noch einräumen wird, in gleichem Umfange auch der Königlich Württembergischen Regierung zu Theil werden lassen.

Insbesondere soll der Betrieb auf der betreffenden Bahn, so lange diese im Eigenthum und Betriebe der Königlich Württembergischen Regierung sich befindet, mit einer Gewerbesteuer oder ähnlichen öffentlichen Abgaben nicht belegt

werden, und rücksichtlich der Grundsteuer als verabredet gelten, daß unter allen Umständen mindestens der Schienenweg der von der Königlich Württembergischen Regierung im Preußischen Gebiete gebauten und betriebenen Eisenbahn von der Grundsteuer befreit bleiben muß.

Artikel 9.

Die Königlich Württembergische Regierung wird die Stellen der Lokalbeamten im Königlich Preußischen Gebiete, mit Ausnahme der Bahnhofsvorstände und der Kassenbeamten, thunlichst mit Angehörigen des Preußischen Staates besetzen, falls qualifizirte Militäranwärter, unter welchen die Preußischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind. Nichtpreußen, welche die Königlich Württembergische Regierung bei den Bahnstrecken im Königlich Preußischen Gebiete beschäftigt oder anstellt, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes nicht aus.

Artikel 10.

Die Königlich Württembergische Regierung ist damit einverstanden, daß die von ihr bestellte Bau- und Betriebsverwaltung wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Eisenbahnanlage auf Preußischem Gebiete oder des Betriebes auf derselben erhoben werden möchten, der Entscheidung der zuständigen Königlich Preußischen Gerichte sich zu unterwerfen habe und daß die gegen die vorgedachte Verwaltung in Vertretung der Königlich Württembergischen Regierung ergehenden Entscheidungen ihrerseits als verbindlich anzuerkennen seien.

Artikel 11.

Die Feststellung der Fahrpläne und Tarife wird der Königlich Württembergischen Regierung insoweit und so lange allein überlassen, als die Bahn in ihrem Eigenthume und eigenem Betriebe sich befindet. Die auf der Bahn verkehrenden Personenzüge sollen, soweit die Königlich Preußische Regierung es für ein Bedürfniß erkennen wird, bei sämmtlichen Stationen des Königlich Preußischen Gebietes anhalten.

Die Königlich Württembergische Regierung wird für den gesammten Verkehr von und nach den im Königlich Preußischen Gebiete liegenden Stationen keine ungünstigeren Tarifbestimmungen und keine höheren Tarifeinheiten zur Anwendung bringen, als für den Verkehr von und nach den im Königlich Württembergischen Gebiet liegenden Stationen jeweilig in Geltung sein werden. Tarifermäßigungen und Erleichterungen, welche einem Interessenten zu Theil werden, sollen bei sonst gleichen Verhältnissen auch anderen Interessenten gewährt werden. Zwischen den gegenseitigen Unterthanen sollen, sowohl bei Feststellung der Fahr- und Frachtpreise, als auch in Bezug auf die Zeit der Abfertigung keine Unterschiede gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiet des einen Staates

in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden und darin verbleibenden Transporte.

Artikel 12.

Der Königlich Württembergischen Regierung wird gestattet, längs den auf Preußischem Gebiete belegenen Bahnstrecken eine Telegraphenleitung für den Bahndienst anzulegen.

Der Reichs-Telegraphenverwaltung gegenüber übernimmt die Königlich Württembergische Regierung diejenigen Verpflichtungen, welche der Preußischen Staatsbahnverwaltung nach den Gesetzen und Verordnungen des Deutschen Reichs jeweilig obliegen.

Artikel 13.

Die Königlich Württembergische Regierung überläßt dem Ermessen der Königlich Preußischen Regierung, zur Ueberwachung der Königlich Preußischen Interessen und Gerechtsame bei der von der Königlich Württembergischen Regierung im Königlich Preußischen Gebiete gebauten und betriebenen Eisenbahn, sowie zur Verhandlung mit der Königlich Württembergischen Eisenbahnverwaltung in allen auf den Bau und Betrieb sich beziehenden Angelegenheiten einen besonderen Kommissarius zu bestellen oder auch andere geeignete Organe auszuwählen.

Artikel 14.

Die Königlich Preußische Regierung behält sich das Recht vor, bei der im Artikel 1 genannten Eisenbahn die innerhalb ihres Gebietes von der Königlich Württembergischen Regierung hergestellten Bahnstrecken nebst allem zu derselben zu rechnenden Zubehör nach Verlauf von dreißig Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, in Folge einer mindestens drei Jahre vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagekapitals (Kosten der ersten Anlage, einschließlich der während der Bauzeit aufgelaufenen vierprozentigen Zinsen, sowie der Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen) zu erwerben.

Von dem zu erstattenden Anlagekapital sind in Abrechnung zu bringen:

a) der von der Königlich Preußischen Regierung nach dem zwischen dem Reich, Preußen, Württemberg und Baden wegen des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Tuttlingen nach Sigmaringen (Inzigkofen) abgeschlossenen Abkommen vom 11. März 1887 zu den Baukosten der Preußischen Theilstrecken zu zahlende Baarzuschuß von 500 000 Mark,

b) der seitens des Reichs nach demselben Abkommen zu den Baukosten der ganzen Bahnlinie Tuttlingen–Sigmaringen (Inzigkofen) zu leistende Baarzuschuß von 7 506 900 Mark in dem auf die Preußischen Theilstrecken nach Maßgabe ihrer Baulänge entfallenden Betrage,

c) ein durch Sachverständige zu bestimmender Prozentsatz von dem ursprünglichen Anlagekapital, jedoch nur sofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben sollte.

Die von der Königlich Württembergischen Regierung in dem mehrfach erwähnten Abkommen gegenüber dem Reich übernommenen Rechte und Pflichten gehen alsdann hinsichtlich der im Preußischen Gebiet belegenen Bahnstrecken auf die Königlich Preußische Regierung über, welche sich verpflichtet, die Königlich Württembergische Regierung wegen aller diesbezüglichen Ansprüche des Reichs zu vertreten.

Beide Hohe kontrahirende Regierungen sind übrigens einverstanden, daß, falls die Königlich Preußische Regierung von dem hier vorbehaltenen Rückkaufsrechte künftig Gebrauch machen sollte, ungeachtet der Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen der betreffenden Bahn nie eine Unterbrechung des Betriebes auf derselben eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie zuvor eine den Verhältnissen anpassende geeignete Verständigung Platz greifen soll.

## Artikel 15.

Für den Fall, daß die Königlich Württembergische Regierung sich veranlaßt sehen möchte, die im Königlich Preußischen Gebiete hergestellten Bahnstrecken künftig an eine andere Regierung oder an Privatunternehmer, sei es im Wege einer Konzession oder der Veräußerung oder Verpachtung ganz oder theilweise zu überlassen, so ist hierzu die Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung erforderlich, und wird alsdann über die einer Abänderung bedürfenden Punkte des gegenwärtigen Vertrages das Nähere zwischen den beiderseitigen Regierungen verabredet werden.

## Artikel 16.

Etwaige aus gegenwärtigem Vertrage oder über die Ausführung desselben entspringende Streitfragen zwischen den beiderseitigen kontrahirenden Regierungen sollen schiedsrichterlich erledigt werden.

Zu diesem Behufe ernennt im vorkommenden Falle binnen sechs Wochen nach beantragter schiedsrichterlicher Entscheidung jeder Theil zwei, keinem der beiden Staaten angehörige unparteiische Schiedsmänner, welche einen fünften sich beiordnen, unter denen dann die Stimmenmehrheit über den Streitpunkt endgültig entscheidet. Können die vier gewählten Schiedsmänner sich über die Person des fünften nicht einigen, so hat jede der beiden Regierungen einen unparteiischen, gleichfalls keinem der beiden Staaten angehörigen Mann zu dem Zweck zu bezeichnen, damit nach Bestimmung des Looses einer dieser beiden Männer von den vier Schiedsmännern als Fünfter zugezogen werde.

Artikel 17.

Der gegenwärtige Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden zu Berlin baldthunlichst vorgenommen werden.

Dessen zur Urkunde haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet.

So geschehen zu Berlin, den 15. Juni 1887.

(L. S.) Gustav Schmidt. (L. S.) Carl von Schmid.

(L. S.) Dr. Paul Micke.

---

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

---

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) das unterm 18. Mai 1887 Allerhöchst vollzogene Statut der Meliorationsgenossenschaft für Regulirung des Motzbaches und seiner Nebenfließe zu Schlawe durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöslin Nr. 27 S. 167, ausgegeben den 7. Juli 1887;

2) das unterm 18. Mai 1887 Allerhöchst vollzogene Statut für die Entwässerungsgenossenschaft der Wipperniederung zu Schlawe durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöslin Nr. 27 S. 171, ausgegeben den 7. Juli 1887;

3) die Allerhöchste Konzessions-Urkunde vom 22. Juni 1887 für die Werra-Eisenbahngesellschaft, betreffend den Bau und Betrieb der auf das Preußische Staatsgebiet entfallenden Strecke einer Eisenbahn von Themar nach Schleusingen, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Erfurt Nr. 35 S. 195, ausgegeben den 27. August 1887;

4) der Allerhöchste Erlaß vom 11. Juli 1887, betreffend die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Greifswald für die von demselben zu bauende Chaussee von der Gützkow-Wolgaster Chaussee bei Gützkow nach Ziethen, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Stralsund Nr. 32 S. 150, ausgegeben den 11. August 1887;

5) der Allerhöchste Erlaß vom 13. Juli 1887, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts, sowie des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Landeshut für die von demselben zu bauende Kreischaussee von Hermsdorf-Grüssau über Neuen und Görtelsdorf nach Trautliebersdorf, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Liegnitz Nr. 34 S. 247, ausgegeben den 20. August 1887;

6) der Allerhöchste Erlaß vom 13. Juli 1887, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts, sowie des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Cöslin für die von demselben zu bauenden Kreischausseen 1) von Cöslin über Konikow und Schwessin bis zur Bublitzer Kreisgrenze bei Nedlin, 2) von der Cöslin-Colberger Chaussee bei Güdenhagen über Todenhagen, Poppenhagen, Varchmin, Cordeshagen, Strippow und Strachmin bis zur Colberger Kreisgrenze in der Richtung auf Bahnhof Fritzow, 3) vom Bahnhofe Nassow bis zur Stettin-Danziger Chaussee bei dem Dorfe Nassow und 4) von Groß-Möllen nach Nest, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöslin Nr. 34 S. 223, ausgegeben den 25. August 1887;

7) das Allerhöchste Privilegium vom 13. Juli 1887 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Kreisanleihescheine des Kreises Cöslin im Betrage von 400 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöslin Nr. 34 S. 223, ausgegeben den 25. August 1887;

8) das Allerhöchste Privilegium vom 13. Juli 1887 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Kreisanleihescheine des Kreises Greifenberg im Betrage von 500 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Stettin Nr. 35 S. 243, ausgegeben den 2. September 1887;

9) der Allerhöchste Erlaß vom 15. Juli 1887, betreffend die Anwendung der dem Chausseegeldtarife vom 29. Februar 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizeivergehen auf die von dem Landkreise Guben neu erbaute Chaussee von Guben nach Grunewald, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. Nr. 32 S. 249, ausgegeben den 10. August 1887;

10) das Allerhöchste Privilegium vom 15. Juli 1887 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Malstatt-Burbach a. Saar im Betrage von 250 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Trier Nr. 35 S. 313, ausgegeben den 2. September 1887;

11) der Allerhöchste Erlaß vom 22. Juli 1887, betreffend die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Sorau für die von demselben ausgebaute Chaussee von Sorau bis zur Grenze des Kreises Sorau in der Richtung auf Sommerfeld, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. Nr. 34 S. 261, ausgegeben den 24. August 1887;

12) das Allerhöchste Privilegium vom 27. Juli 1887 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Greifswald im Betrage von 1 000 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Stralsund Nr. 34 S. 163, ausgegeben den 26. August 1887;

13) der Allerhöchste Erlaß vom 1. August 1887, betreffend die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Frankenstein für die von demselben zu bauende Chaussee von der Frankenstein-Wilhelmsthaler Chaussee im Dorfe Camenz nach dem Bahnhofe gleichen Namens, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Breslau Nr. 35 S. 271, ausgegeben den 2. September 1887;

14) der Allerhöchste Erlaß vom 15. August 1887, betreffend die Genehmigung des von dem Engeren Ausschusse der Schlesischen Landschaft gefaßten und von der landschaftlichen Gesammtheit genehmigten Beschlusses über die Ausgabe der Pfandbriefe der gedachten Landschaft in Stücken zu 100, 200, 500, 1 000 und 5 000 Mark, durch die Amtsblätter

der Königl. Regierung zu Breslau Nr. 35 S. 271, ausgegeben den 2. September 1887,

der Königl. Regierung zu Liegnitz Nr. 36 S. 302, ausgegeben den 3. September 1887,

der Königl. Regierung zu Oppeln Nr. 35 S. 238, ausgegeben den 2. September 1887,

der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. Nr. 35 S. 269, ausgegeben den 31. August 1887.

---

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.